

Antonino Margagliotta

ARCHITETTURA DELL'INSEDIAMENTO E SISTEMA INFRASTRUTTURALE

Il paesaggio siciliano tra Palermo e Agrigento



Strada, paesaggio e città (Bolognetta, Palermo) /
Road, landscape and city (Bolognetta)

Abstract

La piena consapevolezza della modernità impone oggi di interrogarsi sulla nuova natura morfologica e dimensionale dei luoghi, per comprenderne il senso delle relazioni spaziali e tentarne un'elaborazione estetica. Il tema è stato sviluppato nell'ambito del paesaggio siciliano, in particolare, nel sistema definito da un attraversamento interno della Sicilia: la strada che, congiungendo Palermo con Agrigento, collega il mar Tirreno al Mare Africano, definisce una fascia territoriale ben identificabile in cui si manifesta una molteplicità di condizioni. Si elabora, in tal modo, un quadro interpretativo e progettuale all'interno di un vasto territorio contrassegnato dalla presenza di piccoli centri urbani che interferiscono con la rete delle infrastrutture, da spazi di valore naturalistico, dalla campagna agricola e dagli insediamenti rurali, dalle aree industriali (attive e dismesse), dai luoghi ibridi della città diffusa. Il progetto di architettura viene assunto, quindi, per definire e indicare nuove strategie di sviluppo per questo territorio, oltre che per supportare e verificare il pensiero teorico sullo stato presente e sul destino dei luoghi.

Una delle tematiche più suggestive che si offrono alla ricerca architettonica contemporanea riguarda la riappropriazione dei luoghi del presente contrassegnati dalla disarticolazione della forma urbana, dalla presenza condizionante delle infrastrutture e

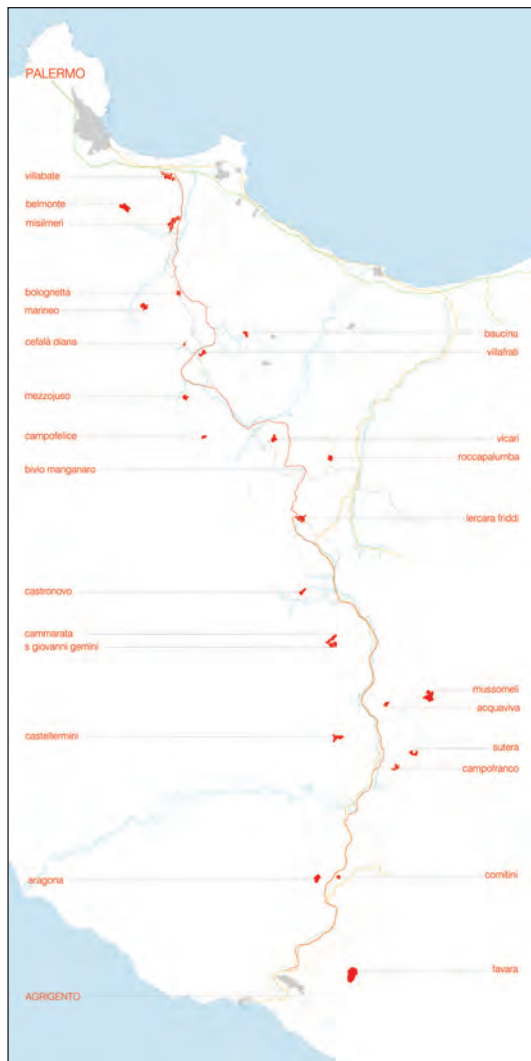
ARCHITECTURE OF THE SETTLEMENT AND INFRASTRUCTURAL SYSTEM

*The Sicilian landscape between
Palermo and Agrigento*

Abstract

Today the full awareness of modernity imposes to question about the new morphological and dimensional nature of the places in order to understand the sense of the spatial relations and to try an aesthetic elaboration of them. The theme has been developed in range of the Sicilian landscape and in particular in the system defined by an inner crossing of Sicily: the road that, joining Palermo and Agrigento, connects the Tyrrhenian sea to the African one and defines a land zone that is well-recognizable, where a multiplicity of conditions arises. In this way we have developed an interpretative and planning picture within an extended area marked by the presence of small urban centers which interfere with the network of infrastructures, by spaces of naturalist value, by the agricultural country and the rural settlements, by the industrial areas (the active and disused ones), by the hybrid places of the diffused city. Therefore the architectural project takes charge of defining and indicating new strategies of development for this area, as well as supporting and verifying the theoretical thinking about the current state and the destiny of the places.

One of the most suggestive contents that are offered to the contemporary architectural research concerns the reappropriation of the places of the present which are marked by the partition of the



Il “sistema” definito dalla strada tra Palermo e Agrigento, / *Woodland Cemetery, Stockholm, 1915-1961*. Fotografia di Carlotta Torricelli, febbraio / *The system defined by the road between Palermo and Agrigento*

Antonino Margagliotta

ARCHITETTURA DELL'INSEDIAMENTO E SISTEMA INFRASTRUTTURALE. Il paesaggio siciliano tra Palermo e Agrigento

da una immagine della campagna che non è più espressione del lavoro della terra ma che, abbandonata e trasformata, esprime spesso i caratteri della città dispersa. Tali luoghi necessitano di un rinnovato approccio disciplinare in vista di una rivalutazione dell'ambiente rurale per cui è importante ripensare il rapporto tra architettura e contesto, capire, cioè, fino a che punto l'architettura possa estendere il sistema delle sue relazioni nel territorio e quale sia la misura della sua intrinseca capacità di modificazione.

La piena consapevolezza della modernità impone, inoltre, di interrogarsi sulla nuova natura morfologica e dimensionale dei luoghi, per comprenderne il senso delle relazioni spaziali e tentarne una innovativa elaborazione estetica. Si tratta, allora, di applicare (in modo inedito e stimolante) tutte le categorie di conoscenza e di interpretazione proprie del progetto, a scale di lettura di tipo territoriale (o quanto meno intermedio rispetto alla scala architettonica convenzionale), coinvolgendo ambiti solo apparentemente troppo vasti; ovvero di far interagire la grande scala con le scale più specifiche dell'architettura, per definire nuovi equilibri formali. Nello specifico, si è inteso elaborare un quadro interpretativo e progettuale nel territorio siciliano, contrassegnato dai centri urbani minori, dalla rete delle infrastrutture, dalla campagna agricola e dalle aree naturali, dai luoghi ibridi della città diffusa.

Il sistema è definito dall'infrastruttura stradale che, congiungendo Palermo e Agrigento, rappresenta un importante attraversamento interno dell'Isola, collega due mari (il Tirreno e il Canale di Sicilia) e costituisce una fascia territoriale geograficamente e storicamente ben identificabile: un “corridoio” tra due polarità, due attrazioni, due direzionalità e continenti verso cui protendersi (l'Europa e l'Africa). La strada (che insieme al paesaggio connette quanto insiste sul territorio) ha un tracciato antico, mantenutosi quasi inalterato nel tempo. Sino all'Ot-

urban form, by the influencing presence of the infrastructures and by an image of the country that is no longer an expression of the work of the land but, abandoned and transformed, it often expresses the characteristics of the dispersed city; these places require a renovated disciplinary approach in view of a re-evaluation of the rural environment, reason why it is important to think over the relation between architecture and context, that means to understand to what extent the architecture can expand the system of its relations in the area and what the measure of its intrinsic modification ability is. Furthermore the full awareness of modernity imposes to question about the new morphological and dimensional nature of the places, in order to understand the sense of the spatial relations and to try an innovative aesthetic elaboration of them. Therefore, it concerns to apply (in an innovative and exciting way) all the categories of knowledge and interpretation that belong to the project, at reading scales of territorial type (or at least an intermediate one in respect to the conventional architectural scale), involving areas that are just apparently too extended; in other words to interact the big scale with the most specific scales of the architecture, in order to define new formal balances. In particular we have developed an interpretative and planning picture of the Sicilian area, that is marked by smaller urban centers, by the network of infrastructures, by the agricultural country and the natural areas, by the hybrid places of the diffused city.

The system is defined by the road infrastructure that, connecting Palermo and Agrigento, represents an important inland crossing of the Island, it connects two seas (the Tyrrhenian sea and the Channel of Sicily) and marks a land zone that is well-recognizable from a geographical and historical point of view: a “corridor” between two polarities, two attractions, two directional stretches and

ARCHITECTURE OF THE SETTLEMENT AND INFRASTRUCTURAL SYSTEM. The Sicilian landscape between Palermo and Agrigento



Il vecchio tracciato e i centri minori (Guida del TCI, 1956), / *The ancient layout and the smaller centers* (Guida del TCI, 1956)

tocento è uguale a tutte strade dell'Isola «vaghe tracce irte di buche e zeppe di polvere» descritte da Tomasi di Lampedusa nel “Gattopardo”; viene “strutturata” in età borbonica, con lavori eseguiti in diversi tronchi tra il 1824 ed il 1855, riconfigurata in “carrozzabile” nella prima metà del Novecento con il rango di “strada nazionale”; le variazioni di tracciato (per evitare l’attraversamento dei centri abitati) e la trasformazione in “strada a scorrimento veloce” risalgono agli anni ’70; l’attuale fase di “ammodernamento” ha offerto la possibilità di far interagire la ricerca con l’Amministrazione regionale e l’ANAS.

La presenza della strada rimane fondamentale per le dinamiche di trasformazione della campagna e delle città insediate lungo il percorso; tra strada e città sussiste un rapporto che, quasi come in un mito antico, è un “corteggiamento”.

Fino ad una certa epoca la strada insegue i centri urbani, inerpicandosi sulle montagne, attraversandoli e direzionandone la crescita; in tempi successivi, quando la strada si sposta a fondovalle, tocca alle città rincorrerla, trasferendo in prossimità di essa attività e nuovi servizi.

Il paesaggio definito lungo la strada non si presenta con i caratteri arcaici dell’equilibrio tra artificio e natura, né è univocamente classificabile nei modi in cui è stato cristallizzato nell’immagine statica e convenzionale della Sicilia; nelle aree collinari di estrema, non appare più né contrassegnato dalla ricca vegetazione degli agrumeti della Conca d’Oro in prossimità di Palermo né dalle terre arse del bacino solfifero nelle vicinanze di Agrigento; l’interno non è nemmeno il latifondo estensivo di vocazione cerealicopastorale che Goethe descrive nel suo viaggio del 1787 («non vaste pianure, ma un dolce susseguirsi di dossi montani e collinosi, tutti coltivati a frumento e ad orzo. È una massa di fecondità ininterrotta quella che si presenta all’occhio. Il terreno adatto a queste coltivazioni è sfruttato così

continents where we can move towards (Europe and Africa).

The road (that together with the landscape connects what stands on the area) has an ancient layout that has remained almost unchanged over time: till the nineteenth century it is the same as the other roads of the Island, «vague traces rugged of holes and crammed of dust», that are described by Tomasi di Lampedusa in the “Gattopardo”; in the Bourbon age it is “structured” with works which are made in different sections between 1824 and 1855, it takes shape of “driveway” during the first half of the twentieth century with the rank of “national road”; the variations of the layout (in order to evade the crossing of the residential areas) and the transformation in “expressway” date back to the 70’s; the current phase of “modernizing” has offered the possibility to interact the research with the Regional Administration and the ANAS.

The presence of the road is essential for the dynamics of transformation of the country and of the settled cities along the way; between road and city subsists a relation that, almost like an ancient myth, is a “courtship”: up to a certain age the road chases urban centers, clambering up the mountains, crossing them, directing their growth; at a later time, when the road moves to the valley floor, the cities have to run after it, moving new activities and services close to it.

The landscape defined along the way does not appear with the archaic characteristics of the balance between artifice and nature nor is univocally classifiable in the ways in which it was crystallized in the static and conventional image of Sicily: in the hilly areas of extremity, it appears neither marked by the rich vegetation of the citrus groves of the Conca d’oro near Palermo nor by the dry lands of the sulfur basin near Agrigento; the inland is not even the extensive latifundium of pastoral and cereal-growing vocation that Goethe describes during his jour-

ARCHITECTURE OF THE SETTLEMENT AND INFRASTRUCTURAL SYSTEM. The Sicilian landscape between Palermo and Agrigento



Misilmeri, Palermo (1954 e 2007). Rapporti tra strada e città, / *Relations between road and city* (Misilmeri 1954 e 2007)

intensamente e così accuratamente che non si vede neppure un albero; perfino i paeselli e le case sorgono sulle creste dei colli, dove un filone di roccia calcarea rende il suolo inutilizzabile»; né tanto meno è l'assolato e desolato paesaggio raccontato nel "Gattopardo" («un'aridità ondulante all'infinito di groppe sopra groppe... Mai un albero, mai una goccia d'acqua: sole e polverone»); non è, infine, il paesaggio incantato che Salvatore Quasimodo trasfigura nella "valle del Platani", nel "nodo" di Acquaviva in cui si intersecano la strada, la ferrovia ed il fiume, dove il poeta ha vissuto una «infanzia omerica».

La crisi dell'agricoltura e l'abbandono della campagna, la dispersione delle città e l'assunzione dei caratteri della periferia da parte dei territori extra-urbani, l'eccessiva antropizzazione e l'insediamento di attività e linguaggi incoerenti hanno reso questo paesaggio complesso e frammentato, divenendo spesso luogo della disgregazione e della perdita di forma. In tale scenario si inserisce l'interesse per differenti fenomeni che la ricerca ha messo in risalto: i centri urbani considerati minori, sia in ordine alle strategie gerarchiche legate all'uso e al consumo del territorio, sia per le ridotte capacità attrattive legate alle condizioni economiche, alla progressiva diminuzione della popolazione, all'indebolimento delle relazioni spaziali interne ed esterne; le infrastrutture esistenti che costituiscono importanti organismi capaci di coinvolgere e dare struttura ad un vasto contesto territoriale e rappresentano segni autonomi che si estendono in paesaggi potenzialmente a prevalente connotazione agricola e/o naturalistica.

Attraverso il progetto di architettura, si è cercato di elaborare un nuovo paradigma "urbano" che, tramite un ripensamento sulla campagna, possa dare senso agli insediamenti minori, sempre più sul punto di perdere la propria capacità organizzativa sul territorio; a loro volta, gli elementi del sistema infrastrutturale, intesi come catalizzatori del territo-

ney in 1787 («it does not consist of a single great plain, but of the sides of mountains and hills, all planted with wheat or barley, which present to the eye an unbroken mass of vegetation. Every spot of earth suited to this crops is so put to use and so jealously looked after, that not a tree is anywhere to be seen; indeed the little villages and farm-houses all lie on the ridges of the hill, where a row of limestone rocks renders the ground useless»); nor the sunny and desolate landscape narrated in the "Gattopardo" («an endless undulant aridity of rumps over rumps... never a tree, never a drop of water: sun and dust»); it is not also the enchanted landscape that Salvatore Quasimodo transfigures in the "valley of Platani", in the "knot" of Acquaviva wherein the road, the railway and the river intersect themselves, where the poet lived a «homeric childhood».

The agricultural crisis and the abandonment of the country, the dispersion of the city and the assumption of the characteristics of the suburbs by the extra-urban areas, the excessive anthropization and the settlement of activities and incoherent languages have made this landscape complex and fragmented, often becoming the place of disintegration and loss of form. In this scenery we find the interest for different phenomena that the research has highlighted:

The urban centers that are considered smaller, both in terms of the hierarchical strategies related to the use and consumption of the area, and for the reduced attractive abilities related to the economic conditions, to the progressive decrease of the population, to the weakening of the internal and external spatial relations;

The existing infrastructures that are important organisms, able to engage and give vitality to an extended territorial context and represent independent signs that extend themselves in landscapes which potentially have a prevalent agricultural and/or naturalist connotation.

Antonino Margagliotta

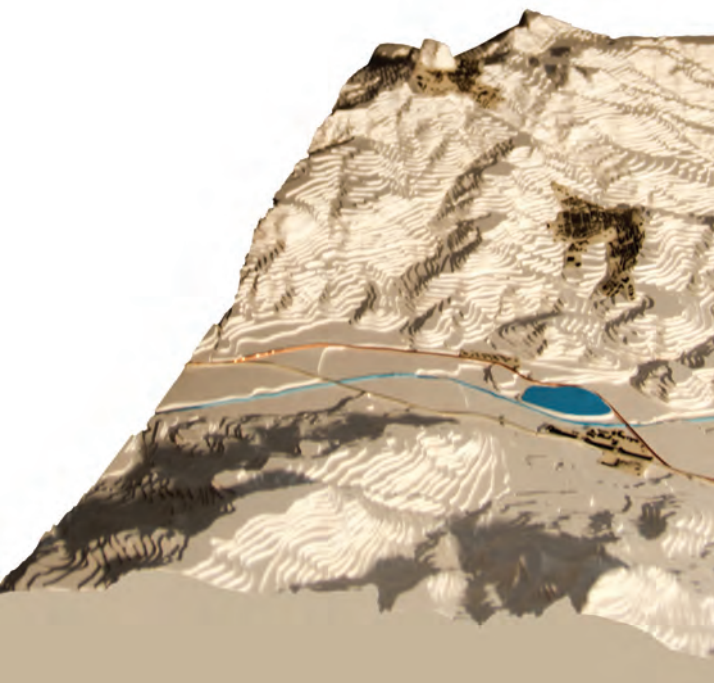
ARCHITETTURA DELL'INSEDIAMENTO E SISTEMA INFRASTRUTTURALE. Il paesaggio siciliano tra Palermo e Agrigento

ARCHITECTURE OF THE SETTLEMENT AND INFRASTRUCTURAL SYSTEM. The Sicilian landscape between Palermo and Agrigento



Paesaggio della Fiumara di San Pietro presso
Gastronovo, Palermo (disegno di A. Margagliotta)
/ Landscape of the "Fiumara di San Pietro" in
Gastronovo (A. Margagliotta)

Modello del territorio tra Sutera e Campofranco (CL)
/ Model of the area between Sutera and Campofranco
(learners A. Baudo, S. Curcio, A. Giordano,
A. Natoli, C. Spina, A. Sunseri)



Antonino Margagliotta

rio, hanno la possibilità di determinare strumenti di intersezione contestuale e nuovi dispositivi di composizione da elaborare.

La nuova progettualità, infatti, intende opporsi alle gestioni autoreferenziali (cui peraltro induce l'attuale congiuntura economica) per avviare, a partire proprio dall'architettura, nuove politiche per le città e il territorio. Il progetto, inteso come strumento per comprendere ed interpretare l'ambiente fisico, si offre per una visione strategica che immagini ed organizzi un'ipotesi di sviluppo, esplicitando le vocazioni culturali, economiche, ambientali del territorio stesso; in questo senso le trasformazioni non muovono più da questioni meramente economiche e sociali ma da una logica nuova che si avvia dalla interpretazione e ricomposizione dei paesaggi; i progetti diventano, in tal modo, occasioni per definire brani di città, dare senso alla nuova urbanità diffusa, relazionare le infrastrutture presenti e di nuova previsione, organizzare "presidii" che si dispongano non solo come consapevolezza della "presenza rurale" ma anche come servizi collettivi per il sostegno sociale del territorio (luoghi per la cultura e il tempo libero, spazi per un turismo alternativo).

La dimensione geografica dell'ambito d'indagine rende possibile l'esplorazione e la descrizione di una varietà di situazioni spaziali che consentono di

ARCHITETTURA DELL'INSEDIAMENTO E SISTEMA INFRASTRUTTURALE. Il paesaggio siciliano tra Palermo e Agrigento

Through the architectural project, we have tried to elaborate a new "urban" paradigm that, through a reflection of the country, can give a sense to the smaller settlements, that are increasingly on the verge of losing their organizational capacity in the area; in turn, the elements of the infrastructural system, which are seen as catalysts of the area, have the possibility of defining instrument of contextual intersection and new devices of composition to elaborate.

Indeed, the new planning intends to take position against the self-referential management (which are induced by the current economic situation) in order to start, beginning from architecture, new policies for the city and the area. The project, seen as a tool for understanding and interpreting the physical environment, offers a strategic vision that imagines and organizes a hypothesis of development, explaining cultural, economic, environmental vocations of the area itself; in this sense the transformations do not originate from economic and social matters anymore, but from a new logic which starts from the interpretation and reconstruction of the landscapes; along these lines, the projects become the opportunities to define fragments of city, to give a sense to the new widespread urbanity, to relate the present infrastructures and the new ones, to organize "garrisons" that can give not only the awareness of the "rural presence" but also collec-

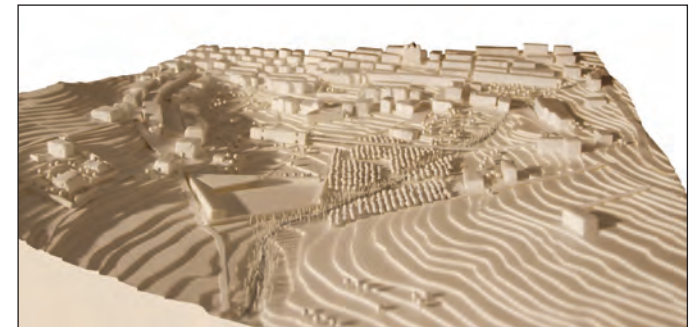
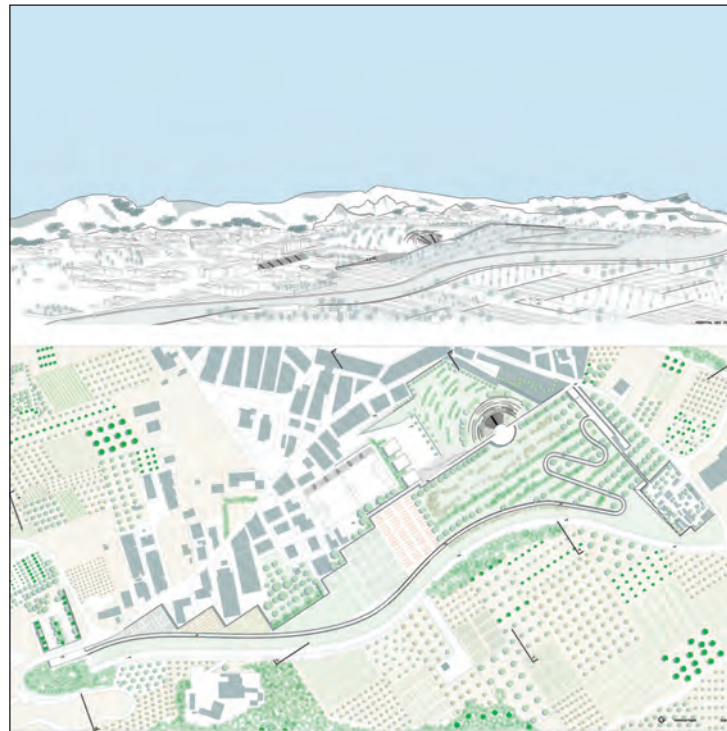
ARCHITECTURE OF THE SETTLEMENT AND INFRASTRUCTURAL SYSTEM. The Sicilian landscape between Palermo and Agrigento

► Progetto per la valorizzazione dell'area industriale dismessa Montedison a Campofranco (CL) / *The project for the appreciation of the disused industrial area Montedison in Campofranco*

►► Progetto di parco tra il margine urbano di Bolognetta e la strada / *The park project between the urban margin of Bolognetta and the road*

▼ Progetto di orti urbani a Baucina (PA) / *The project of urban vegetable gardens in Baucina*

▼► Modello del progetto di orti urbani a Baucina (PA) / *Model of the project of urban vegetable gardens in Baucina*



Antonino Margagliotta

ARCHITETTURA DELL'INSEDIAMENTO E SISTEMA INFRASTRUTTURALE. Il paesaggio siciliano tra Palermo e Agrigento

ARCHITECTURE OF THE SETTLEMENT AND INFRASTRUCTURAL SYSTEM. The Sicilian landscape between Palermo and Agrigento

registrare in modo capillare la geografia ambientale e urbana della Sicilia: lungo 120 chilometri si individuano, infatti, differenti densità urbane e intensità di urbanizzazione; circa 30 centri abitati (dissimili per storia, tradizioni dell'abitare e dimensione) sono connessi tra loro e al territorio più esteso. E se la Sicilia è metafora del mondo (come suggerisce Leonardo Sciascia, nato in questi luoghi) i centri urbani, con le rispettive campagne, costituiscono una credibile e affascinante campionatura delle "città del mondo", in grado, quindi, di esplicitare problematiche da affrontare i cui risultati poi possono offrirsi per definire procedure da generalizzare. La ricerca ha esplorato criticamente casi concreti individuati per l'intera estensione del sistema (attraverso l'attività didattica condotta quest'anno nelle scuole di Architettura e di Ingegneria): alla grande scala si è definita una visione generale in cui i progetti si sono avviati a partire delle relazioni tra campagna e infrastrutture, dai rapporti tra le città e i loro margini, sperimentando soluzioni per una innovativa riorganizzazione spaziale. Collateralmente, per alcuni "nodi" emblematici, sono stati coinvolti docenti di Università italiane e straniere, al fine di mettere a confronto sensibilità, approcci, metodologie differenti: attraverso il progetto è emersa la volontà di esplicitare le esigenze di completamento delle realtà urbane che interferiscono con l'infrastruttura, cercando di connettere gli "elementi in gioco", di far emergere le questioni identitarie, di attribuire soprattutto valore alla campagna, punto di vista privilegiato per ogni possibile trasformazione del paesaggio.

tive services for the social support of the area (cultural and free time places, alternative tourist areas).

The geographical dimension of the research field makes possible the exploration and the description of a multiplicity of spatial situations that allow to record the environmental and urban geography of Sicily: indeed along 120 kilometer we can find different urban densities and intensity of urbanization; about 30 residential areas (which are different in history, living traditions and dimension) are connected together and to the more extended area. And if Sicily is a metaphor of the world (as suggested by Leonardo Sciascia who was born in these places), the urban centers, with their countries, are a credible and fascinating sampling of the "world cities", able to reveal problems that must be faced, whose results can be then used to define processes that will be generalized.

The research has explored, in an incisive way, concrete cases which have been identified through the whole extension of the system (through the educational activity that this year we have conducted at the schools of Architecture and Engineering): we have defined a general vision where the projects have begun, starting from the relations between country and infrastructures, from the connection between the cities and their boundaries, testing solutions for an innovative spatial reorganization. Collaterally, for some emblematic "knots", we have involved professors of Italian and foreign Universities, in order to compare different sensitivity, approach, methodology: thanks to the project there is now the will to clarify the requirements of completion of the urban realities that interfere with the infrastructure, trying to connect all the elements, to arise the identity matters, to confer, above all, value to the country, favorite point of view for any possible transformation of the landscape.

Antonino Margagliotta

ARCHITETTURA DELL'INSEDIAMENTO E SISTEMA INFRASTRUTTURALE. Il paesaggio siciliano tra Palermo e Agrigento

ARCHITECTURE OF THE SETTLEMENT AND INFRASTRUCTURAL SYSTEM. The Sicilian landscape between Palermo and Agrigento

Bibliografia / Bibliography

Augé, M. (2007). *Tra i confini, Città, luoghi, integrazioni*, Bruno Mondadori Editore, Milano.
Goethe, J. W. (1816). *Viaggio in Italia*, ed. it. Arnoldo Mondadori Editore, Milano (1983).
Tomasì di Lampedusa, G. (1958). *Il Gattopardo*, Feltrinelli, Milano.
Margagliotta, A., Tuzzolino, G.F. (2007). *Spazi di città. Spazi di natura*, Edizioni Abadir, Palermo.
Provenzano, I. (1998). *Città e campagna in Sicilia: le trasformazioni del paesaggio*, Pubblisicula, Palermo



Professore associato di Composizione Architettonica e Urbana. Insegna presso il Corso di laurea in Ingegneria edile - Architettura di Palermo e il Corso di laurea in Architettura di Agrigento. Partecipa a numerose ricerche finanziate in qualità di responsabile e coordinando gruppi di lavoro.

Associate Professor of Architectural and Urban Composition. He teaches on the Civil Engineering-Architecture degree course in Palermo and on the Architecture Degree course at Agrigento. He has taken part in funded research projects (PRIN, University, regional) acting as supervisor and coordinator of working groups.

Antonino Margagliotta

ARCHITETTURA DELL'INSEDIAMENTO E SISTEMA INFRASTRUTTURALE. Il paesaggio siciliano tra Palermo e Agrigento

ARCHITECTURE OF THE SETTLEMENT AND INFRASTRUCTURAL SYSTEM. The Sicilian landscape between Palermo and Agrigento